

4 – DIREITO DE TRÂNSITO

EXPLICAÇÃO

DÁCIO ARANHA DE ARRUDA CAMPOS, magistrado em São Paulo, notabilizou-se como jornalista dos mais respeitados, porque aliava ao seu agudo sentido publicitário o conhecimento jurídico e a cultura humanística.

Além das matérias que o momento político exigia, Dácio demonstrou especial predileção pelos assuntos de trânsito, e daí os inúmeros artigos publicados no jornal *O Estado de São Paulo*, com o apelido de MATIAS ARRUDÃO.

Com a edição do Código Nacional de Trânsito, em 1966, Arrudão passou a comentar o novo estatuto nas páginas do “Estadão”, e o fazia brilhantemente, como poucos na época, já que a mídia, como até hoje, pequena importância dava ao sistema de trânsito, preocupada tão só com os acidentes aumentando as estatísticas de mortalidade e violência.

A um precioso livro, totalmente esgotada a edição, deu o título de *Manual de Direito Automobilístico – Código Nacional de Trânsito Anotado*.

Com a verve que lhe era peculiar, Dácio conseguiu condensar em capítulos tudo quanto ainda é de atualidade para o trânsito, ressaltadas algumas modificações legislativas nesse período de 30 anos.

Devidamente autorizados pela família do jurista e jornalista, resolvemos reeditar sucessivamente a cada número da *Revista do IBCCrim* os capítulos da obra, acreditando na utilidade do empreendimento e esperando que a nova seção Direito de Trânsito transmita aos interessados algo que estava perdido no tempo.

GERALDO DE FARIA LEMOS PINHEIRO

MANUAL DE DIREITO AUTOMOBILÍSTICO – CÓDIGO DE TRÂNSITO ANOTADO

(1.^a Parte)

DÁCIO ARANHA DE ARRUDA CAMPOS
“MATIAS ARRUDÃO”

Capítulo I CANTO DO PEDESTRE

Não me mates, automóvel
Pára, deixa-me passar.
Automóvel, automóvel,
Eu só quero atravessar.

.....
Automóvel, automóvel,
Não me mates, por favor,
Deixa eu chegar à calçada,
Onde espera a minha amada,
Não me mates, automóvel,
Que eu vou ver o meu amor.

PEDRO DANTAS

A primeira regra de trânsito urbano é igualmente uma norma de Democracia.

Nas colmeias e nos formigueiros existem preceitos de circulação. Sem guardas, sem multas, sem semáforos, sem mão e contramão, as abelhas e as formigas transitam livres de complicações.

A razão está no fato de que, na Democracia das abelhas e das formigas, todos nascem iguais e no mundo maravilhoso em que vivem não existem privilégios.

A Democracia não pode ser adquirida pronta, como nos *magazines* costuma-se comprar um terno de roupa feita.

É preciso cortá-la, sob medida. É necessário construí-la, ainda que quase sempre à custa de sacrifícios que atravessam gerações. É imperioso conquistá-la.

Todas as vezes que desprezamos algum ou alguns dos princípios democráticos estamos abandonando um pouco a Democracia à sanha feroz de seus inimigos.

Inimigos são os que, num regime de igualdade, têm ou querem ter privilégios. Inimigos, sim, ainda que, costumeiramente, digam que combatem a oligarquia, que lhes convém, e afirmem que pugnam pela Democracia, que têm interesse em repudiar.

Até a Demagogia pode ajudar as cidades para que se libertem de seus complexos de trânsito.

A experiência mostra, entretanto, que não perceberam os políticos que a valorização do homem que caminha sobre seus próprios pés significa a captação da simpatia do *eleitor*.

Quem elege não é o motorista, que roda quase sempre com seu automóvel vazio. Nas pugnas eleitorais, vale, pesa, esmaga, isso sim, o cidadão que se serve dos carros de condução popular.

O automobilista, regra geral, é anti-democrata, porque entende que seu carro lhe outorga um privilégio. Por causa da sua condição de dono de uma viatura, imagina que o poder público tem a obrigação de lhe proporcionar lugares para estacionamento, garagens gratuitas sobre bens comuns do povo, até mesmo nas áreas mais centrais da cidade.

Esquece-se do princípio fundamental de que todos são iguais perante a lei e que a propriedade de um automóvel, ainda que de luxo, não lhe oferece superioridade sobre ninguém.

O homem guia como vive.

Com sua alegria, com sua tristeza. Com sua paciência ou com a sua sofreguidão. Com a sua calma, com o seu nervosismo. Com a sua consciência atormentada ou com a sua consciência tranqüila. Como vive, assim conduz. Pode ser generoso, cavalheiro, egoísta ou pulha. Pai extremo, filho degenerado. E tanto se revela fidalgo, como canalha.

Guia, como vive.

Vive, como guia.

Na direção do automóvel, a conduta do homem é um espelho do que lhe vai por dentro. Desde a paz interior, até a morbidez dos sentimentos que lhe queimam as entranhas. Desde a sua tendência para os desvelos e para o amor, até os seus desvios para o crime.

Sua vida, seu comportamento.

Sua alma, sua palma.

Com o desenvolvimento da técnica o direito adquire um sentido novo. A máquina alarga o seu campo de ação. O direito amplia-se para proteger o homem do perigo que ela lhe oferece.

Esta extensão, todavia, é construída com uma estranha argamassa, de ossos triturados, de carne dilacerada, com lágrimas e sangue. E com a impossibilidade, a indiferença e a decência de certos homens — juristas, professores, doutrinadores, juízes, legisladores — cada qual manifestando a sua opinião e levando à obra ou o calor de sua generosidade ou a frieza de seus raciocínios.

O homem fomentou, com a máquina, a expansão da utilidade e do prazer. Criou também o sofrimento, o perigo e a morte. Por isso, deve aperfeiçoar ininterruptamente as regras jurídicas. Para que viva sob a sua proteção, ainda que como se o direito também fora a sua mortalha. A sua mortalha, na cidade desumana que as máquinas criaram.

Ou o Homem, ou a Máquina.

A resposta é em favor do homem.

Ou o pedestre, ou o automóvel.

A resposta é em favor do pedestre.

O passeio é do pedestre. A rua é do pedestre. A praça é do pedestre. A cidade é do pedestre.

O automóvel não tem direitos. É máquina, sem sístoles e sem diástoles, que se movimenta, não em função de impulsos sentimentais, mas de acordo com as contorsões mecânicas de um virabrequim.

Direito quem o tem é o pedestre — por ser Homem. O que também significa que ele o tem por ser pedestre. Por ser um pedestre que ocasionalmente deixou de andar pela calçada e passou a conduzir um veículo motorizado.

Pedestre, sempre, sempre, ainda que nesse momento renegue sua origem e passe a atraí-los seus próprios irmãos.

Todo o arcabouço da construção jurídica que se levantou desde o advento e vulgarização do automóvel tem como base o princípio segundo o qual não é a máquina que merece regalias. Quem prevalece e predomina é o pedestre, que tem o direito de andar livremente na cidade que lhe pertence, sem riscos de violação de sua integridade física.

Essa é a jurisprudência do mundo civilizado.

Ela tem por alicerce o respeito à dignidade da criatura humana.

Ninguém pode pretender encaminhar soluções para os problemas de trânsito urbano a não ser em termos de Democracia. A não ser respeitando o interesse do maior número. A não ser considerando como fundamental a obediência obstinada à norma da igualdade democrática.

Cosmopolitas ou provincianas, frenéticas ou pacatas, as metrópoles têm sempre uma área central que pode ser considerada, não tanto o seu cérebro, mas o seu coração. É ali que pulsam os órgãos que mantêm vivos os setores da periferia — a sede do Executivo, as secretarias de Estado, as assembléias legislativas, os tribunais de justiça, as autarquias, as matrizes

dos bancos, as catedrais, os grandes centros associativos, os principais núcleos de trabalho.

Durante o dia o “centro” permanece congestionado. É a aflição da dispnéia. No correr da noite não há nele quartos de pousada a não ser apartamentos nos hotéis. É quando a criatura repousa, sem medo de acidentes.

O coração da cidade é também o coração do Homem.

Do Homem que marcha a pé, mesmo que sem sapatos. Para que possa andar tranquilamente e travar o diálogo das mãos e do cérebro, no trabalho diuturno, que o favorece, mas que sobretudo constitui elemento essencial à sobrevivência do condomínio social.

As técnicas modernas modificam a geografia. Não alteram, porém, a criatura humana. Ela é a mesma, desde há milênios, com seus ideais, seus anseios e esperanças. Um dia, quando as máquinas estiverem obsoletas, ela ainda será tão ingênua quanto no passado, com os mesmos sonhos, compondo as mesmas poesias, as mesmas canções, em busca de um único teor de bem estar.

É um erro supor-se que o aumento da velocidade nas vias coletoras e distribuidoras de trânsito propicia alguma vantagem aos automobilistas. O pedestre sofre ameaças, os veículos suportam riscos, os motoristas, ao preço do agravamento dos perigos podem ganhar alguns minutos. Em seguida, não sabem o que fazer com o escasso tempo que economizaram.

A caleça, a sege, tanto quanto o fiacre, o tilburi ou o landô, desenvolviam média de 15 a 20 km/h em qualquer cidade, a qualquer hora, em qualquer lugar. Substituída a tração animal pelos motores de pistão, refrigerados a água ou a ar, com velas, bielas e baterias, os índices caíram em vez de aumentar. Hoje, nos grandes centros urbanos congestionados, a veloci-

dade oscila entre as médias de 5 e 12 km/h — seja para o *Rolls Royce*, seja para os velhos carros de três pedais.

O pedestre tem direito à prioridade na circulação.

Nem sempre, todavia, o pedestre anda a pé.

Se viaja em um ônibus, o seu direito se transfere. Os carros de transporte coletivo usufruem da preferência. Ainda que vazios. Isso porque até a expectativa de que possam receber passageiros assegura a esse tipo de veículo um privilégio sobre as demais viaturas. E se assim sucede quando pouco procurados, com multiplicada razão devem ser preferidos quando lotados, e, sobretudo — o que é mais comum —, quando superlotados.

O trânsito não se compõe apenas de automóveis que transportam pedestres apressados ou afortunados. É preciso que seja considerado o fato de que o motor de explosão constitui uma realidade e um progresso. Instalado em um caminhão ou em um trator, por exemplo, multiplica as possibilidades de trabalho do indivíduo. Pelo motivo de que *produz* também adquire direitos.

O cidadão que se sustem sobre seus próprios pés tem de obedecer as regras de trânsito, da mesma forma como respeita o fio de alta tensão que caiu sobre o solo.

Se o atropelado sofre a dor física da carne esmagada, o atropelador também paga o seu tributo através do sofrimento moral. O peso na consciência também constitui uma forma de dor. O motorista não tem o direito de ser imprudente em relação ao pedestre. A recíproca também é verdadeira: ao pedestre não lhe é lícito criar para o automobilista o risco desnecessário de atropelar, de ser processado e de acabar na prisão.

O pedestre precisa pensar em termos nacionais. Em o volume do desgaste, por exemplo, da lona dos freios, em razão de

frenadas exigidas pela imprudência, ou pelo descaso dos passantes. No desperdício da gasolina ou no excesso de consumo que se faz mister para repor o automóvel na velocidade antiga, de que se viu injustamente privado, pela ação impensada do homem que atravessa a rua sem tomar conhecimento do trânsito.

Cada motorista arca com uma pequena parcela do prejuízo, no fim, quem mais perde é a coletividade.

Quem tem de suportar as consequências da multiplicidade de erros, é sempre o pedestre, quer tenha automóvel, quer não. É o povo, que detém o poder e o delega aos seus representantes, mas não tem meios de ajustar as relações entre os homens que se desunem quando um está na direção de um carro e o outro pretende cruzar uma esquina.

A criatura humana, animal racional, não se divide entre motoristas e pedestres. Quem assim reparte o que é uno não conhece a realidade. O que existe é apenas o Homem, que às vezes é motorista, mas quase sempre é pedestre.

Muitos pedestres são atropelados por causa de sua própria imprudência. O indivíduo que assim é ferido nunca jamais reincide.

Motoristas existem, entretanto, que têm defeituosa formação psíquica. São sádicos. Comprazem-se em estacar bruscamente nos cruzamentos, para assustar o outro automobilista que vem pela preferencial, com a suposição de que vai entrar. Divertem-se com o gesto de obrigar os transeuntes a correr. Alguns vão além e atropelam os passantes, dando escape ao mesmo impulso agressivo que leva o indivíduo musculoso a se tornar valentão.

A cassação da carta dos tipos dessa classe é um imperativo de ordem social. E está prevista na lei, como a pena acessória a que os juízes podem e devem recorrer.

Se no corpo da vítima ainda existe um sopro de vida deve ela ser imediatamente socorrida. Pouco importa que a Polícia ainda não haja chegado. Os minutos perdidos à espera da autoridade podem ser fatais a quem se acha morrendo um pouco mais a cada instante.

Quem demora o auxílio, por causa do preconceito cruel de que não deve tocar na vítima, para não prejudicar a ação da Polícia, é também um criminoso.

Seu delito é a omissão de socorro. O castigo é seu eterno remorso.

O motorista que atropela e presta auxílio à vítima faz jus a atenuante. Pode inclusive ser inocente. Da mesma forma, também pode ser culpado, mas, nessa hipótese, revela que tem sentimentos, de solidariedade humana. Não é um marginal. Se um dia a fortuna lhe for adversa, poderá ser um servente de pedreiro. Será então mais um honrado servente de pedreiro, entre os milhares que andam por aí.

O motorista que atropela e, sem saber se matou ou apenas feriu, foge em disparada, para escapar ao flagrante, ou para não deixar patente seu desprezo pela vida humana, ou ainda para não ter o seu nome nos jornais, não é um ente normal. É um bandido, metido em roupa de gente decente. Privado de suas vestes, de seu dinheiro, de seu automóvel, obrigado pela adversidade a lutar, de dia poderá carregar massa, para despistar a Polícia. À noite, porém, será o salteador que apunhala a vítima antes de procurar saber se ela tem dinheiro no bolso, ou se traz a carteira vazia.

O fato de o motorista dar sinal não cria para ele nenhum *direito*, senão o de ter considerado o seu caso, na Polícia, ou no Judiciário, como favorecido por uma atenuante.

Da atenuante diz-se que é a circunstância que, em ocorrendo o fato contravençional ou delituoso, diminui a gravidade dele.

Não é pelo motivo de que colocou a mão para fora, ou ligou o pisca-pisca, ou buzinou, que o automobilista conquista o *direito* de passagem. Esse é um mero pormenor, de ordem puramente informativa, que vai instruir o juízo do julgador. O que vale é o *fato*, no seu enquadramento da lei. Se houve sinal da mão, de luz, ou – admita-se a irregularidade que pode ser *regular* – de buzina, ao magistrado compete decidir sobre se houve ou não infração da normas legais. E, muitas vezes, com sinal de mão, aviso de pisca-pisca e estridor de buzinas, o negligente, imprudente ou imperito é condenado a pagar a sua culpa, na área civil, ou a saldá-la na cadeia, se não fizer jus à medida de comiserção do *sursis*.

O que se faz mister é a compreensão de que, no trânsito, a mesma razão que leva o cavaleiro a parar, para que uma dama lhe ganhe a frente, continua a preponderar.

– Passe, senhora.

– Sirva-se, irmão.

Permitir que um automóvel derrape é dar uma prova de negligência. É permanecer atento ao perfeito ajustamento que deve existir entre a marcha do veículo e as condições do solo.

Avançar em velocidade sobre piso que se sabe ser escorregadio é dar demonstração de imprudência.

Não livrar o automóvel das consequências da derrapagem, obrigando-o a voltar à tempo ao controle do motorista, é deixar patente a imperícia de quem o dirige.

Negligência, imprudência e imperícia são os três formas clássicas de culpa. É por isso que, regra geral, quando há um acidente em razão de derrapamentos, os juízes são rigorosos. Estão certos. Fosse mais atento, mais cauto e mais hábil e o motorista não daria causa ao que aconteceu.

Quem vai à frente nada pode fazer para impedir que o motorista que o segue se

aproxime demasiadamente. Quem vai à frente tem o direito de frear a todo instante para se livrar de qualquer obstáculo. Quem vai à frente é de ordinário declarado inocente, quando, obrigado a reduzir a marcha, ou a estacar bruscamente, recebe a batida do imprudente que não guardou a distância de segurança que lhe cumpria conservar.

Somente a ignorância córnea, ou a má fé cínica — como diria Eça de Queiroz — autoriza alguém a sustentar que o remédio para o estacionamento abusivo consiste na remoção compulsória do veículo.

Jamais, nunca jamais, nunca jamais o *guincho* se destinou a esse mister.

Verdadeiro fosse o conceito e nas grandes metrópoles as repartições de trânsito teriam de manter em atividade milhares de carros-guindastes, cada qual com seus operadores, só com o objetivo de manter desimpedidas as vias públicas.

A legitimidade do esvaziamento do pneumáticos, com tática pedagógica, para ensinar aos maus motoristas o que não aprenderam nas auto-escolas, decorre do *poder de polícia* das autoridades, entaladas entre a *obrigação* de impedir o entupimento irregular das vias e logradouros públicos e a *impossibilidade* de conseguir esse resultado através do emprego de outros meios.

A cidade absorveu os instrumentos de progresso com naturalidade. Água encaçada, esgotos, telefone, luz elétrica, gaz domiciliar, tudo foi aceito e mansamente entrou a servir a coletividade.

Com o automóvel deu-se o contrário. Invadiu as metrópoles e escravizou-lhe os habitantes. Sobe e nas calçadas, estaciona onde é proibido, atira lama nos transeuntes. É o grande assassino dos tempos modernos. Já matou mais homens que as guerras, mais que as pestes, mais que as piores enfermidades.

O automóvel deve ser enxotado como um inimigo. Para que sejam atendidas as comodidades de alguns não é justo que sofram as populações.

Verde. Amarelo. Vermelho. Amarelo.
Verde. Amarelo. Vermelho. Amarelo.
Verde. Amarelo. Vermelho. Amarelo.
Verde.

Amarelo.
Vermelho.

Não é uma seqüência de colorações. É a automatização, a subordinação do cérebro, ou a um mecanismo de relojoaria, ou aos cálculos de um computador.

Cuidado.
Passe.

Sinal amarelo é cauda do vermelho, não antecipação de licença de passagem. Destina-se apenas a aproveitar o impulso do carro que se movimenta e evitar que ele seja obrigado a parar.

O motorista impaciente que avança, ainda com o amarelo, sem esperar o verde, é um imprudente que pode se converter em um assassino.

Cuidado.
Pare.
Cuidado.
Passe.

Durante a noite, quando se aproxima a madrugada, o luminoso pode ser uma ratoeira.

O automobilista gradua a velocidade para chegar ao cruzamento com sinal de pista livre — é suprendido pelo imprudente que lhe corta a passagem.

Como provar que agiu com as devidas cautelas, se está morto ou ferido? Se o semáforo, testemunha única da tragédia, insensível e inmovível, frio e automático, três segundos depois depõe em favor do criminoso?

Cuidado.

Pare.

Cuidado.

Passe.

Cuidado.

Cuidado com o pedestre que não tem São Cristóvão para protegê-lo.

Cuidado!

Piedade para os condenados que nadam trôpeços e descalços.

O indivíduo deseducado, que brigou com a namorada, mete o carro em cima do cidadão que vai atravessando a rua. Vinga-se da frustração de seu amor. E a criatura humana, mesmo que seja membro da Academia Brasileira de Letras, tem de correr — como um quadrupede. Do contrário, abrirá uma vaga no sodalício dos imortais.

Do latim *transitus*,¹ a palavra “trânsito” exprime uma idéia de movimento. Trânsito abrange tudo quanto se desloca. Até o velocípede da criança, a carrocinha do padeiro, o carro do vendedor de frutas.

Os diretores de trânsito, entretanto, regra geral, supõem que lhes cumpre apenas disciplinar o tráfego dos automóveis. No fundo têm medo das máquinas de cromos rebrilhantes. Apavoram-se diante delas, porque dão uma idéia de riqueza, o que significa de poderio. São imponentes, inexoráveis e exigem passagem aos gritos enervantes, ululantes, das estridentes buzinas.

Com a pusilanimidade própria de todo homem que se deixa degradar, a autoridade de trânsito se bandeia para o outro lado. Faz aliança com os privilegiados. E, a serviço do automóvel e de sua carga, coloca toda inteira a desvairada organização do poder público.

O diretor da repartição precisa ser um homem humilde. Com a mesma naturali-

dade com que circular acomodado nos confortáveis bancos dos carros oficiais, deve ser capaz de andar espremido, como qualquer pedestre, em meio de trabalhadores e de mulheres de mãos grossas, nos veículos de condução coletiva.

A feira é a auto-escola do administrador que não quer ser apenas o burocrata do tráfego. É preciso ir à feira e conhecer e enfrentar a condensação de problemas de circulação que ali existem. Somente assim, a pé, entre as barracas e a multidão, pode o responsável pelo trânsito urbano compreender o drama dos pequenos e ter um momento de ternura e fraternidade em relação ao menino que põe fora sua meninice para entregar mercadorias numa indefesa bicicleta.

Medidas restritivas pouco adiantam.

Não pode, não pode, não pode.

As multas dificilmente calam no bolso dos ricos.

Propina, propina, propina.

Um rio pode ser contido e represado, mas não para sempre.

Só na valorização do Homem pode ser encontrada a solução para o problema do trânsito que asfixia as metrópoles.

As estatísticas comprovam o que o bom senso revela. Do funcionamento das escolas, do preparo consciente do motorista, do critério da vigilância do tráfego, dependem os altos ou baixos índices de acidentes.

Ninguém pode esperar resultados auspiciosos nos lugares em que há mercadejamento de cartas de habilitação e o corpo de guardas de fiscalização é corrupto.

Idéias-refúgio são aquelas lançadas para atuar como cortina de fumaça.

Quando alguém, para benefício do tráfego, fala na necessidade de alargamento de ruas e eliminação de cruzamentos, não deixa de enunciar conceitos razoáveis. É uma tática. Do ponto de vista do trânsito atual entretanto, muito pouca coisa estará

⁽¹⁾ De transire — passar de um lugar para outro.

sugerindo. A solução é excessivamente onerosa e pode-se acreditar em que, quando chegue a ser executada, os problemas sejam outros.

O que cumpre é reagir contra a invasão da máquina com a mesma firmeza de um banqueiro próspero quando reclama o juro de seu dinheiro.

A velocidade é um dos prêmios do progresso.

O homem começou andando com a rapidez proporcionada pelas suas próprias pernas, depois multiplicou-a com o uso do cavalo, do impulso dos ventos, da força do vapor e dos derivados de petróleo, até chegar à Idade o Missil.

Não há limites para a velocidade.

A velocidade, entretanto, quando haja excesso, pode ser nociva. No Cosmos é quase pura. Na Terra, para ser útil, depende de fatores outros, humanos e terrenos, que a condicionam.

Que é excesso de velocidade?

A resposta depende da decomposição do problema nos seus fatores elementares.

Um quilômetro por hora pode ser uma velocidade excessiva para quem pretenda andar em meio da multidão. Um quilômetro por minuto, em uma auto-estrada, chega muitas vezes a constituir marcha vagarosa.

Estúpidas são as fixações gerais. São necessários limites, estabelecidos, não em gabinetes, mas na conformidade dos lugares e das circunstâncias. Depois, sim, e só *depois*, surge a figura do "excesso".

Sessenta quilômetros por hora, em determinada via pública, tanto pode ser velocidade reduzida, razoável, como excessiva.

Tudo depende das condições do local.

Nunca, jamais, das necessidades do motorista, nem do bom ou do mau humor do guarda de trânsito.

A humanidade custou a entender, diante do automóvel, que tinha pela frente um novo ser vivente, um estranho animal assexuado, misto de cavalo manso e leão raivoso, com o qual teria de conviver.

A princípio a idéia estava associada à locomotiva.

Dizia H.G. Wells que o automóvel era uma locomotiva particular, de luxo, independente de linhas, tarifas e horários, reunindo o conforto da viagem de primeira classe às vantagens da independência individual.

Mais tarde, em "Contrastes e Confrontos", falando sobre a estrada para Mato Grosso, Euclides da Cunha avançaria um pouco mais o sinal: *o automóvel libertou a velocidade dos trilhos*.

Livre das paralelas de aço a velocidade começou a atropelar as idéias antigas que a ela se antepunham. Há juristas que chegaram a ponto de considerar ato ilícito o aproveitamento da economia de tempo ao preço da intranquilidade coletiva.

O animal de ferro e de aço, nem fêmea, nem macho, que se incorporou à paisagem humana, exigiu e introduziu profundas modificações na estrutura do mundo civilizado.

Quando, na primeira guerra mundial, os taxis de Paris salvaram a capital da França do avanço dos alemães, o automóvel ganhou o seu estatuto de maioridade.

De escravo do Homem, passaria a escravizá-lo.

O homem é um animal que tem vícios.

Os antigos não ignoraram o álcool. Nossos avós conheceram o fumo, os alcalóides.

Somente os filhos do Século XX têm a velocidade.

O automóvel e o avião - observa Américo R. Netto - embriagam as criaturas com os quilômetros. A velocidade é o único vício novo.

Em “RUA”, Guilherme de Almeida descreve a cena comum de “O Atropelado”:

“as quatro rodas,
as quatro esquinas,
ranger de freios,
súbito baque
e bem no meio
da flor basbaque,
feita de povo,
aglomerado,
nada de novo:
somente um roto,
ensanguentado,
terno cinzento
crucificado
no cruzamento.”

Toda uma existência cortada. Toda uma família roubada. Um cadáver, uma saudade e, depois, o recomeço da luta, com o menino que se desprende do lar, abandona a escola e vai ganhar a vida por haver perdido o pai.

O resto pouco vale. Um processo, advogados, citações de leis, de doutrina e de jurisprudência. Brocados romanos repetidos em latim. Uma possível condenação. E por fim, prosaicamente, numa estante em que o número de ações cresce assustadoramente, os autos arquivados.

Para quem tem os nervos à flor da pele e escasso tempo de permanência no berço, o palavrão se arma com naturalidade. Conforme as contrariedades do tráfego ele se acumula na boca, como a baba, pronta a derramar.

As injúrias estalam como chicotadas.

É o desespero da criatura humana — mulheres e homens — que se revoltam contra a máquina que os tiraniza.

Para os que se conduzem na vida revolteando em torno da propriedade privada pode-se dizer que a do automóvel se irradia — para a frente, atrás e para os lados — como a emanção de um direito líquido e certo.

O espaço que separa um veículo de outro tem dono. É a *distância de segurança*, a apólice invisível de um seguro de vida.

O automobilista, para ganhar alguns segundos, que trafega em velocidade, “costurando” entre as filas de carros em movimento, é um criminoso. Num Código Penal dotado de maior teor de palpitação humana, seria classificado de ladrão assaltante. Agrida o semelhante que nada lhe fez, ameaçando-lhe a vida. E rouba-lhe a distância de segurança — aquele espaço que o chefe de família prudente abriu para si e para os seus.

Bem melhor seria o mundo se houvesse o contrário. Se em lugar da revolta contra o menino que riscou a pintura do paralamas, o motorista tivesse pena do pedestre que fica parado na guia da calçada, aguardando o momento de atravessar a rua.

O impulso é um só. Bifurca-se, entretanto, rumo da raiva, rumo da compreensão. Deve optar quem vai ao volante. Ou a infância perdida, espoliada, ou o direito do mais forte.

Na infância do adulto, que já viveu meio século, o primeiro passeio em automóvel está gravado como uma aventura inesquecível. Quase igual à da criança que se liberta do apartamento e corre descalça sobre o gramado do parque, sentindo na sola dos pés, ou a umidade da vegetação, ou a palpitação cálida da terra nua.

Para certos indivíduos a oficina mecânica é quase como uma sala de operações. Quando se vêm privados do automóvel, têm a impressão de que o médico lhes amputou os pés.

De criaturas menos sensíveis o automóvel faz um misto de homens e de máquinas, tal como o centauro, na mitologia grega, que era ao mesmo tempo homem e cavalo. No comando da direção, com sua cabeça, seus olhos e seus ouvidos, é

ainda o ser humano. Seu corpo, entretanto, que é de carne, ganha uma espinha dorsal feita de aço. Além do motor e das rodas, o que mais existe são as transmissões, as engrenagens, os eixos, o diferencial, e, dentro do diferencial, com se fora um coração, o pinhão e a coroa.

O automobilista, regra geral, não é democrata, nem cristão. É um privilegiado, que pensa apenas nos seus próprios interesses. Entende que aquele que não tem automóvel vive à margem da sociedade. Quem vive à margem da sociedade não tem direito ao repouso, nem à tranquilidade.

O motorista buzina. Mesmo à noite, não respeita o sono de ninguém. Acorda o velho, agita o sono do trabalhador, assusta a criança. Quando intelectualmente é um insignificante, adquire aparelhos musicados, para chamar a atenção e se fazer notar pelos outros. E vai aí afora, desejando uma "sereia", de grito lancinante, para abrir caminho em meio do trânsito congestionado.

Não faça a outrem o que não queres que te façam.²

Por isso, por causa do preceito esquecido, também se irrita e se deixa tomar pela indignação. É quando, no silêncio da noite, outro automobilista passa e atroa nos ares, com a mão na buzina, acordando-o, despertando-lhe o velho pai e fazendo chorar o filho pequenino.

Nada melhor define o mal educado que o emprego da buzina.

O aparelho de som é de *alarme* e não se destina a abrir caminho. Não outorga prioridade de passagem a ninguém. É instrumento de advertência que deve ser utilizado apenas com o objetivo de evitar acidentes.

Indivíduos existem, entretanto, tão desprovidos de senso de civilidade, que che-

gam ao cúmulo de chamar senhoras e cavalheiros pressionando o botão de aviso.

Lembram o moleque que mete os dedos na boca e assobia.

O silvo cortante chama os outros moleques, que, por se encontrarem todos no mesmo nível, a ele dão atenção.

Enquanto o estacionamento vai consumindo as áreas disponíveis, exigindo mais, mais, e sempre mais, o espaço-tipo reservado para o florescimento da criatura humana se reduz a cada momento.

No Rio de Janeiro, onde - por dia - cerca de duzentos automóveis são licenciados, há necessidade de 14 mil metros quadrados de acréscimo *diário* para abrigar desses novos carros.

Enquanto isso diminuem as dimensões dos terrenos destinados à habitação. E há quem entenda que em 80m² é possível construir uma casa de moradia, na qual crianças possam ser cultivadas, sem sacrifício de sua personalidade.

Trânsito é vida.

Os veículos circulam pelas vias públicas como o sangue nas veias e artérias de um organismo. Estão sempre em movimento, rodando pelas mesmas ruas que ligam os lugares em que os motoristas exercem suas atividades. É o cotidiano, o terra-a-terra, o caminho da formiga. Embora o automóvel possibilite a fuga das longas viagens, é na cidade, é no Município que o Homem motorizado cumpre a sua sina.

O Estado nada tem com a classificação das vias preferenciais e secundárias, com o ordenamento das ruas em sistemas de mão e contramão, com a escolha dos pontos de taxis, com a fixação do horário de carga e descarga de mercadorias, com a determinação dos locais de estacionamento.

Tudo isso é do peculiar interesse do Município, cujos dirigentes são os únicos

(2) São Paulo - *Segunda Epístola dos Tessalonicenses* 3, 8/10.

juízes dos problemas, das necessidades e dos anseios de seus habitantes.

O vigilante de trânsito, antes de tudo, é um agente da autoridade que serve a todos, tanto a pedestres como a motoristas. Não tem culpa de que muitos de seus colegas anotem infrações com o intuito de negociá-las. Em princípio, o que se deve admitir é a honestidade. O automobilista precisa desarmar o espírito e ver no guarda, não o inescrupuloso, mas o servidor decente que trabalha em prol do bem comum.

O papel das auto-escolas não é apenas o de ensinar o aluno a manobrar o automóvel e a conhecer os sinais, para que possa fazer jus à carta de habilitação. Acima de tudo é imprescindível fazer sentir ao candidato que ele vai ter nas mãos um instrumento de dois gumes. Pode propiciar o prazer, mas também pode ser causa de infortúnio.

O instrutor da auto-escola, para o candidato a motorista, está na mesma situação do mestre do menino que ingressa no curso primário para aprender as primeiras letras.

Há, entretanto, uma diferença.

A criança identifica-se e vê na professora a imagem de sua própria mãe. Na escola do automobilismo, porém, o instrutor está longe de ser o substituto do pai. A dureza do trabalho, as asperezas do trânsito, as formalidades do ensino, impedem que haja similitude.

O que fica é tão-somente uma lembrança. Como a do ascensorista, por exemplo, que nos serviu certo dia, numa determinada tarde, em um vago lugar, mas de quem ninguém se recorda com precisão.

Falando na inutilidade de certas restrições, observa Alker Tripp, que já dirigiu o trânsito em Londres, que “nessa matéria nada que se possa fazer através de medidas construtivas, deve ser feito mediante

restrições legais. Este é o axioma da consciência de trânsito e do tráfego”.³

Não há alternativa, não há opção. Somente o preparo escrupuloso do motorista pode refletir-se favoravelmente nas estatísticas de acidentes.

A prova de habilitação, diante das bancas examinadoras, está em condições de aferir a existência de uma determinada situação psicomotora, mas não o grau de compreensão que o motorista deve ter quando recebe autorização para dirigir um veículo perigoso.

Os ursos do Circo de Moscou, que andam de motocicleta, que acendem os faróis quando se faz mister, e que circulam em velocidade, correndo uns entre os outros, sem colisão, passariam facilmente em qualquer exame de verificação de habilidade.

Não basta que o indivíduo seja amestrado. O essencial é que ele tenha consciência do que lhe cumpre fazer.

Capítulo II

PSICOLOGIA DO MOTORISTA

O automóvel é um aparelho mecânico que não tem sensibilidade nem raciocínio.

Quem o conduz é uma criatura humana. O motorista é um ser que sente e reage como qualquer pessoa — tem suas angústias, suas alegrias, seus tormentos, seus momentos de felicidade.

O automóvel recebe e reflete algumas dessas sensações. Daí a utilidade de um estudo da psicologia do motorista, para que cada um, que dirige nas vias públicas, tenha um estímulo para fazer um exame de consciência.

Resumindo observações de Ernest Dichter, Pierre Martineau e Vance Pakard, vamos surpreender o indivíduo no instante em que começa a “carreira” de homem-máquina.

⁽³⁾ Alker Tripp — *Town Planning and Road Traffic*, cit. por Hely Lopes Meirelles.

Ninguém mais pode pensar em que automóvel representa apenas um meio de transporte.

A essa função básica o indivíduo incorpora funções marginais e passa a atribuir ao carro significações de ordem puramente psicológica.

Em primeiro lugar, o carro é um símbolo de *status*, isto é, um símbolo de superioridade social e tem a função de demonstrar a posição que o cidadão ocupa na hierarquia da comunidade.

Esta relação entre carro e posição social não foi estabelecida de maneira arbitrária ou gratuita. O primeiro sucesso na vida de negócios passa a reputar avanço social e afirmação de independência econômica. De tal maneira se entrelaçam a história de um carro e a história da vida, que podiam resumir as diferentes etapas de sua vida com os diferentes carros que possuíram.

Todo sucesso financeiro tende a ser convertido num novo carro e cada carro em um "pólo afetivo" que concentra recordações de negócios, ascensão social, viagens e vida sentimental.

Conhecido é o estudo realizado em 1957 por David Knickerbocker sobre o sistema seguido por várias firmas comerciais, norte-americanas de âmbito nacional, na distribuição de carros de serviços aos seus funcionários administrativos. Embora o trabalho se refira a empresa, ele se apóia no prestígio do próprio automóvel nos demais círculos da sociedade dos EUA. Assim, aos preços da época:

1. vendedores: carros baratos - "Ford", "Chevrolet", "Plymouth" (até US\$ 2.200);

2. superiores de vendas - carros das mesmas marcas, modelos de luxo (até US\$ 2.500);

3. ajudantes de gerentes-sociais de vendas: "Mercury", "Pontiac", "Dodge" (até US\$ 2.800);

4. gerentes-gerais de vendas: "Oldsmobile", "De Soto", "Buick" (até US\$ 3.600);

5. gerentes de divisão: "Chrysler", "Lincoln", ou, senão, uma "Cadillac" (até US\$ 5.100);

6. vice-presidente e cargos equivalentes ou superiores: esses podem escolher o modelo de "Cadillac" que bem preferirem.

O carro de maior prestígio nos EUA, à época era o "Cadillac". Daí ser também preferido pelos milionários negros, fato que provocou reações de duas ordens. De um lado os concorrentes passaram a explorar o miserável preconceito racial (que perdura em um povo que quer dar lições aos demais), fazendo-o através da insinuação de que aquela marca era a de "carro de negro". De outro, a fábrica viu-se obrigada a determinar a seus representantes que se negassem efetuar transações com pessoas de cor, ainda que contra pagamento à vista.

Em segundo lugar, carro é também um típico símbolo de independência, principalmente para os jovens, que rompem os laços de sujeição à família. Para os moços entre 18 e 24 anos, o primeiro carro está sempre associado a um afastamento da vida familiar, a uma viagem longa, a uma grande liberdade de movimentação. As aventuras com o carro, nessa fase estão intimamente associadas a uma necessidade de auto-afirmação. O carro é, sobretudo para o jovem com a sua personalidade *em formação*, uma disposição de restabelecer autoconfiança, um meio de provar superioridade, de expressar a sua vontade de dominar e de conquistar o respeito da família.

Permite-lhe também, ampliar o campo de suas relações e proporcionar-lhe segurança para as aproximações sociais.

Em terceiro lugar, o carro tem a função de expressar a própria personalidade através da marca comprada. A compra seria um processo de interação entre a personalidade do carro e a personalidade do adquirente.

Sabe-se que homens que têm o mesmo salário e pertencem à mesma classe social reagem de maneira diferente à mesma marca.

Em outras palavras, eles não se identificam igualmente com o carro, não experimentam uma correspondência entre a personalidade do carro e a sua própria personalidade.

As pessoas que desejam demonstrar uma tendência reservada e discreta procuram marcas e modelos capazes de expressar o seu conservadorismo. Por volta de 1940, veículos fabricados por "De Soto", "Dodge" ou "Plymouth" eram vendidos para consumidores que desejavam demonstrar estabilidade, interessados em afirmar maturidade intelectual, seriedade e responsabilidade profissional, escolhendo marcas e modelos com cores escuras e com um mínimo de acessórios.

Outra categoria, na mesma época, comprando "Chrysler", "Pontiac" ou "Buick", parecia estar tentando estabelecer uma conciliação entre tendências antagônicas. Eram pessoas que estavam tendo necessidade de demonstrar ascensão social e ao mesmo tempo revelar um espírito conservador. Aparentemente, elas estavam procurando marcas que realizassem os seus conscientes desejos de ostentação e, ao mesmo tempo, afastassem o inconsciente temor de críticas e desaprovação de seu grupo familiar, social e profissional. Sua escolha recaía sobre carros de cores luminosas e acessórios comuns.

As personalidades individualistas, desejando exprimir um espírito impulsivamente jovem, moderno e dinâmico, tendiam a preferir "Ford", "Oldsmobile" ou "Lincoln", de cores brilhantes, duas cores, com sobrecarga de acessórios.

A valorização dos diferentes aspectos em que nós podemos decompor um carro (aparência, conforto, potência, segurança, economia, velocidade) não permanece inalterada, uniforme com o decorrer dos anos. A valorização desses aspectos se modifica à medida que a personalidade do

indivíduo vai sofrendo modificações, refletindo as características psicológicas de cada idade.

Assim, por exemplo, numa primeira fase que poderíamos estender dos 18 aos 35 anos, o carro é instrumento de satisfações inconsequentes. Nessa fase tende a haver uma valorização da velocidade, superestimados o prazer de dominar e sentir a docilidade de um objeto poderoso e perigoso, de controlar uma tremenda massa de energia.

Nessa fase a valorização da potência é maior do que a valorização do conforto, principalmente quando o cidadão se defronta com a necessidade de comprar um carro pequeno. É difícil conquistar-se a confiança de grupos mais jovens com uma insistente argumentação em torno do conforto. O simples fato de ter que optar por um carro pequeno importa levar o automobilista a exigir com compensação psicológica uma promessa de potência, força e velocidade.

A aparência, a conformação dinâmica das linhas, também são argumentos para o grupo jovem, de tendência individualista e exibicionista. As mulheres são particularmente sensíveis aos aspectos estéticos.

Nos últimos dez anos, mesmo nos EUA, um movimento vem progredindo e retirando do automóvel a sua condição de símbolo de uma determinada categoria social. É certo que ainda ninguém pode passar bruscamente de um "Volkswagen" para um "Cadillac" sem logo ser chamado de ladrão. Contudo, já admite como natural que a patroa dirija um "Mercury" e a empregada possua "Oldsmobile" ou "Chrysler". A revolução dos costumes, incentivada pela juventude, vem produzindo resultados inesperados. Os psicólogos das agências de publicidade, habituados a vender idéias, colocando em evidência tanto um deputado, para que seja votado, quanto um detergente ou um desodorante, para que

seja comprado, agora procuram estudar o fenômeno para compreender o que realmente se passa.

Assim como certos elementos, notadamente da colônia inglesa, insistem em não fazer a barba aos sábados e domingos — dia em que a maioria norte-americana timbra em tomar banho e envergar sua melhor roupa — muitos cidadãos da grande nação das Américas passaram a usar velhos modelos, quase calhambeques, como um verdadeiro cartão de visita.

Cita Wilson Velloso uma determinada grande firma de Nova Iorque em que o presidente usa um “Fiat Multipla” (a esposa guia “Lincoln”), o vice um “Pontiac Tempest”, a secretária do presidente tem um “Ford Galaxie”, a do vice um “Karman Ghia”, o cubano que conserta as máquinas de escrever um “Cadillac” conversível, o chefe da guarda um “Pontiac Catalina”, o advogado um velho “Plymouth” e seu jovem auxiliar um “Thunderbird”. O engenheiro-chefe gaba intensamente seu “Volkswagen”, mas sua secretária não se convence e tem um “Rambler Classic” conversível. Pela escala antiga — salienta — “o único que está correto é o jardineiro, que anda de motoneta “Corsair”, fabricada na Itália pela *Vespa*.”

Uma autêntica revolução se tem processado graças à ascensão das massas, que já não se contentam em reclamar um lugar ao sol, mas exigem “o” *seu lugar*, impondo-se à minorias pela força do maior número.

A teoria segundo a qual o som da batida de porta de um carro de classe anuncia prosperidade já perdeu o significado. A tabela de David Knickerbocker, da graduação das marcas, segundo a hierarquia dos funcionários, não mais exprime uma realidade constante, sobretudo na época da “Kombi”, que só precisa de um leme e de uma hélice para fazer também navegação.

No Brasil, a despeito do extraordinário desenvolvimento da indústria automobilística, a democratização do automóvel vem

sendo feita em escala muito lenta. As dificuldades de importação, de outro lado, têm impedido que através de seu carro o indivíduo manifeste livremente suas tendências e aspirações. Assim, não existe no País, praticamente, o *possuidor* do “Rolls Royce”, isto é, o tipo humano que se reveja no carro inglês. Quando muito, há por aí o “Mercedes Benz”, que é o carro de todos os exibicionistas — quer supostamente intelectualizados, quer analfabetos — mas todos invariavelmente cheios de dinheiro.

A regra é o carro pequeno, econômico, ainda que situado muito acima do preço que deveria custar, mas que já encontra um campo de consumo em constante fase de ampliação. Conduzem-no, indiferentemente, tanto patrões como empregados, tanto ricos como remediados, dado que no Brasil nunca houve uma *tradição* (não em profundidade de tempo, mas em extensão de mercado), capaz de agrupar elementos das diferentes camadas sociais em torno de determinadas marcas. Tanto mais que, como País de imigração, aqui existem possibilidades de interpenetração social que praticamente impedem o estabelecimento de uma relação homem-automóvel como a que tivemos ensejo de mencionar.

Dito isto, e para concluir, podemos voltar ao ponto de partida.

A conduta do automobilista, sobretudo quando escolhe a marca do carro que pretende adquirir, é vária e inconstante.

Como a psicologia feminina — na vida real ou na opera — *la donna é mobile*.

Na direção de um automóvel o cidadão projeta a sua personalidade e como vive, guia, ou guia como vive. Por isso, com o andar dos anos, as atitudes mudam. Das reações nervosas imediatas dos primeiros tempos chega o motorista à fase em que suas mãos e seus pés demoram em atender ao apelo dos olhos.

Há uma linha constante que acompanha o crescimento o florescimento, a maturidade e a velhice dos indivíduos e que se traduz no comportamento do automobilista.

Após o casamento e com a constituição da família a mentalidade do antigo campeão de corridas começa a sofrer uma transformação. O interesse primordial pela velocidade entra a desaparecer. Vai ceder seu lugar a uma fase de transição, em que o automobilista passa a emprestar maior valor aos fatores de precisão técnica que lhe asseguram a eficiência mecânica, a resistência estrutural, o conforto, não mais individual, mas também para a mulher e para os filhos.

À proporção em que o tempo avança acentua-se o movimento de repressão dos impulsos emocionais, passando o automobilista a valorizar cada vez mais intensamente todos aqueles elementos que lhe garantem o uso racional do veículo.

Há um instante, porém, em que é preciso parar. Quando a vista enfraquece existe o recurso às lentes que a rejuvenescem. Ninguém descobriu, entretanto, remédio para a ferrugem que se instala no organismo humano e que dificulta a sincronização dos sentidos. Quando ela se desenvolve e se generaliza deve o automobilista renunciar ao automóvel.

A experiência mostra que essa página pode ser virada sem dor. Assim como os homens, ainda mesmo os mais viris, vão aos poucos perdendo o interesse pela mulher, assim também o antigo jovem que *envenenava* o motor de seu carro para apostar corrida nos bairros despovoados, acaba preferindo viajar apenas como passageiro. Deixa o volante nas mãos do filho, ou do neto, e nem ao menos pisa um pedal imaginário quando tem a impressão de que pode haver um acidente.

A prova?

A prova está no fato de que a lei que estabelece uma idade limite para outorga da carta de habilitação ao jovem, em relação ao velho não fixa nenhuma restrição. Acima dela, está a inexorável lei da natureza.⁴

Movimentar um automóvel é fácil. Tudo se resume em uma combinação adequada de instrumentos que um menino de dez anos está apto a realizar. Difícil é conduzi-lo com bom senso e perícia. Isso pela razão de que na direção de um veículo a criatura humana se amplia, cresce e se sente poderosa. O prazer de rodar livremente mecaniza-se. Nesse instante costuma ocorrer um fenômeno de euforia que modifica a reação psicomotora dos indivíduos conforme as condições personalísticas de cada um. Euforia que não exclui a possibilidade de uma inversão de posições para que predominem sentimentos depressivos.

Na maioria dos casos o motorista apenas superficialmente conhece o seu automóvel. A *chauffeuse*, principalmente, ignora não apenas o secundário, senão também o principal. Quando muito sabe que sem combustível o automóvel não anda, razão pela qual logo apreende onde se situa o tanque de gasolina. Salvam-se as mulheres feias, que, sujando as mãos e até o rosto, chegam a fazer cursos de mecânica para amadores, receosas de não encontrar um cavalheiro que as socorra.

Mesmo os homens dados como mais talentosos incidem na mesma falha. O comum dos motoristas tem *noções* muito vagas a respeito do assunto, que, na prática, de muito pouco lhes valem. A grande maioria não vai além da troca de pneumáticos. Por exceção, os donos de carros, de baixo poder aquisitivo, são capazes de fazer reparações mecânicas. Quando existem noções técnicas, estas geralmente derivam do primeiro carro e não tendem a progredir. Na realidade, os conhecimentos dos automobilistas não se estabelecem em termos de coeficientes, números, quantidades, índices ou relações matemáticas.

Invariável, também, é a ligação afetiva que se estabelece com o velho carro. A venda de um automóvel é interpretada como a perda de um companheiro, e a personalidade do novo deve competir com a personalidade do antigo carro.

⁽⁴⁾ O Estado de S. Paulo de 11.10.1964.

Esse fato não deve ser subestimado.

Por volta de 1940, os vendedores começaram a observar que a presença de conversíveis na vitrina atraía um número maior de visitas ao salão de exposição.

Procurou-se explicar esse fato, sustentando-se que os conversíveis, no inconsciente da personalidade, eram considerados como símbolos invariáveis de “perene juventude”. Os homens, viam no conversível uma possível amante simbólica. Examinando o conversível, eles sonhavam com mocidade, romance e aventura. Era esse sonho que os arrastava para o salão de exposição. Uma vez no interior da loja, o conquistador acabava decidindo-se por um sedan. Simbolicamente ele se casaria com o sedan, útil, prático e seguro como uma boa esposa.

Essa interpretação, inverossímil ou não, vinha revelar ainda mais os possíveis e profundos efeitos do automóvel sobre a imaginação do cidadão comum, como outros estudos já vinham demonstrando os efeitos do ato de dirigir sobre a personalidade.

Na opinião dos psicólogos, a identificação do motorista com o veículo traz a experiência de um enorme aumento de poder, ficando o motorista consciente de que está controlando uma força mecânica desproporcional aos seus meios naturais de locomoção. O prazer de guiar deriva da identificação da máquina (com a conseqüente redução dos sentimentos de inferioridade), do relaxamento das tensões intelectuais, da fuga da realidade e da ação de um conjunto de estímulos visuais, auditivos, tácteis, cinéticos e de modificações fisiológicas.

O efeito básico, entretanto, consistiria na exaltação do sentimento de poder refletindo-se no conjunto da personalidade. Essa intensificação do sentimento de poder parece estar acompanhada de uma sensação de invulnerabilidade, fazendo surgir tendências anti-sociais, normalmente reprimidas pela educação, provocando um retrocesso a estágios infantis, uma regres-

são a formas mais primitivas e mais elementares de comportamento. Isto é, a identificação com o poder da máquina cria um estado de desequilíbrio afetivo que favorece a regressão. O automobilista apresenta, assim, pequena tolerância às indicações de redução de velocidade, às advertências, regras e interrupções do trânsito, interpretando-as como limitações indesejáveis ao sentimento de poder, predispondo-o para as reações de mau humor e até mesmo para a perda da responsabilidade.

Se o indivíduo tem o arbítrio de desatender ao sinal — *Reduza a Velocidade* — (pois que se sente superior ao pedestre que o pretendeu menosprezar através da figura artificial e ingênua do medo), em compensação ele não pode fugir da frenada, da marcha lenta, das sucessivas paralizações e avanços por força de engarrafamento do tráfego. Nesses momentos, regra geral, o automobilista irrita-se. Sua linguagem, de imediato, ganha agressividade. Se no veículo viajam apenas pessoas do sexo masculino é comum o colorido do palavrão, com a mesma espontaneidade do porejamento do suor nos dias excessivamente quentes.

Os técnicos em trânsito sabem que o risco maior está logo após a libertação das viaturas presas pelo congestionamento. Tão logo se livra do estrangulamento o motorista imprime velocidade ao seu carro. Na aparência busca uma desforra íntima da humilhação que lhe foi imposta. Se a via de tráfego é uma só, o risco é menor, pela razão de que o obstáculo vencido age como a *pena* dos encanamentos de água, limitando o fluxo de veículos, pormenor que significa um aumento dos índices de segurança. Nas cidades, porém, a situação é diferente. Há trânsito convergente nos cruzamentos. A influência do obstáculo, semelhante à de um contagotas, desaparece. Então, surge o perigo.

Todos nós, automobilistas ou não, estamos sujeitos a um mecanismo denominado frustração — agressão. Frustração

é uma reação desajustada provocada por uma dificuldade que impede a satisfação de uma intenção ou tendência.

Toda frustração conduz à agressão; agressão é um comportamento que compensa a frustração. Assim, depois de um dia de trabalho e de contrariedades, as pessoas guiam seus carros com agressividade ou em alta velocidade. As discussões com as esposas, antes ou durante o ato de conduzir, tendem a provocar uma forma impulsiva de comportamento.

O funcionamento do mecanismo frustração - agressão, passa a ser um problema em virtude do poder destrutivo do instrumento de agressão que o automobilista tem em suas mãos.

A forma agressiva de conduzir é frequente nas personalidades com frustrações sociais ou econômicas, particularmente nos indivíduos pertencentes às classes de baixo poder aquisitivo, pouco resistentes a choques emocionais.

Sempre objetivos e amantes de estatísticas, os norte-americanos chegaram à importantíssima conclusão de que existem frustrados que são *ultra-reincidentes* na prática de infrações. São aqueles que, entendessem os magistrados criminais de psicologia, ainda que o mínimo necessário para *julgar* seus semelhantes, teriam suas cartas de habilitação cassadas em definitivo, através da aplicação da pena acessória prevista no Código Penal. Nada menos de 36,4% dos acidentes de trânsito verificados nos Estados Unidos da América são provocados pela insignificante minoria de 3,9% dos motoristas ali habilitados!

Além das frustrações de ordem social e econômica, os psicólogos sustentam, ainda, que o estilo agressivo no dirigir pode decorrer de frustrações profissionais e afetivas. Neste último caso, o motorista teria sofrido uma carência de afeto por parte da figura materna ou paterna.

Entre os chamados "violadores crônicos", existiam seis vezes mais divorciados, maior proporção de excêntricos, al-

coólatras, inadaptados ao trabalho ou sujeitos a dissensões conjugais.

Os psicanalistas suspeitam ainda de que a agressividade no guiar seria maior entre os impotentes e os maridos dominados.

O impotente, pela razão que deseja disfarçar a condição que o inferioriza. Da mesma forma como age no teatro como um galanteador impenitente e leva a atriz principal para cear na sua companhia, ostentando publicamente que tem a intenção de pernoitar com ela, assim também no trânsito comum, ele se impõe como um verdadeiro *macho* em meio de pessoas que, sendo masculinas, não precisam fazer praça dessa qualidade. Ao depois, a atriz vai para casa, familiarmente; seu acompanhante beija-lhe a mão e retira-se. A propaganda, todavia, produz seus efeitos. Tanto assim que invejosos existem, que imaginam o quanto teria acontecido, sem acontecer, desde o instante em que o casal deixou o teatro.

Igual é a situação do marido dominado. Na rua é o "mandão", mas em casa dorme do lado do canto, relegando à mulher a tarefa de defendê-lo, ou de sair primeiro, no caso da ocorrência de qualquer barulho suspeito.

Não fossem, regra geral, maridos dominados, indivíduos impotentes, ou cidadãos castrados, em vez de compilar jurisprudência, os juristas estudariam psicologia, que é a ciência que, partindo da observação dos fatos psíquicos, procura determinar suas causas e suas leis. Poderiam então servir mil vezes melhor à sociedade e à Justiça.⁵

POESIA DO AUTOMÓVEL

O filão poderia ser chamado de "Era do motor de explosão", ou de "Idade do Chofer", como aliás já o denominou Marinetti. Nem por isso, tem constituído tema para preocupações literárias, talvez

⁽⁵⁾ O Estado de S. Paulo de 11.10.1964.

por causa das dificuldades que apresenta. Talvez, ainda, porque seja consequência de outro filão mais rico, que vem absorvendo a atenção dos interpretes da época.

Malgrado esse indiferentismo temos exceções. É o caso, por exemplo, de *Bomba de Gasolina* — “árvore mecânica desta época dinâmica” — em que Américo R. Netto se dirige à planta-mecanismo com o impulso decidido do namorado que escreve um “correio elegante”.

“O teu cano que se enterra,
como raízes de ferro,
faz brotar, dos reservatórios soturnos,
energias milenárias,
que passeiavam na terra quando o sol
ainda era moço.”

Falando da amada, e falando dela com uma ponta de lirismo, descreve-a, hirta e firme, a cabeça de vidro, vidrada e virada, tonta de luz. Alude às reservas milenárias, do tempo em que o sol era moço, e encanta-se diante do seu braço.

“elástico e longo,
que vai fecundar, lá no fundo,
o ventre vazio dos tanques de lata...”

É preciso confessar que, no gênero, pouca coisa existe.

Há o motorista de caminhão que vai criando uma literatura curiosa, feita de frases soltas, mas que não encontrou sequer seu romancista. Há uma literatura jurídica desgraciosa, parda como o estilo de qualquer ministro ou desembargador, que trata, não dos corações feridos quando há um atropelamento, mas das indenizações pelos estragos causados pelo *monstro de rodas*.

E que mais?

Ninguém nega que o automóvel contribui poderosamente para a alteração do comportamento coletivo. Encontrando um *status* que se esboroava, esse veículo valeu como uma picareta destruidora. Todavia... e daí? Se formos considerar o caso

do ponto de vista da influência exercida no arejamento da sociedade, onde colocaremos a linotipo, o telegrafo, ou o próprio cinema?

Compondo uma reconstituição de seu tempo — a parte final de *belle époque* — Nelson Palma Travassos faz uma inversão. Eleva o automóvel à condição de um ser inteligente. A Criatura pensante, de um cabeçote e vários cilindros, toma decisões e impõe regras de conduta e normas de administração aos homens de governo.

O automóvel, de quem, com ar profético, dissera Euclides da Cunha que libertava a velocidade dos trilhos, põe em contato as comunidades envergonhadas do Interior, força o arejamento de lares até então fechados, emancipa a mulher, cria condições sociais.

O tema é o veículo que se incorporou ao nosso sangue, à nossa vida. Que todos cobiçamos, amamos ou odiamos. Que traz a criança da maternidade, que a leva ao altar e a conduz depois, entre coroas e crepes, ao seio amoroso da terra. É o automóvel — nosso amigo, criado distinto e obrigado — companheiro, que continua como nunca virando a cabeça das meninas, e também das senhoritas e senhoras. Que vira a cabeça dos homens e vira a humanidade inteira, prostrando-a diante de suas rodas de borracha rendada. É o automóvel — nosso escravo e nosso algoz...

Pode-se supor que a participação desse veículo nos livros que exprimem as reações de nossa sociedade, seja pequena não tanto porque constitua um tema difícil, mas porque não tenha feito outra coisa senão responder ao apelo de uma coletividade que ansiava sair do marasmo. Em vez de causa, o automóvel seria um simples efeito, como o palalepípedo que calça as ruas, ou o asfalto que pavimenta as estradas.

Nem por isso, todavia, deve entender-se que a “Idade do chofer”, não repercutiu em nosso meio.

Há mais coisas, e belas coisas.

Ajoelhado na frente do automóvel, por exemplo, o poeta bissexto Pedro Dantas trata-o com verdadeira unção. Em "Canto do Pedestre", quer, não sofrimento, não sofreguidão, mas paz. Provavelmente nunca teve um carro, ou mesmo um *pé de bode*. Diante do veículo insensível, que, não satisfeito com o desprezo, ainda o ameaça com a força de suas armas niqueladas, não resiste.

"Não me mates, automóvel
Pára, deixa-me passar
Automóvel, automóvel
Eu só quero atravessar.

Para tua vida eterna,
Tamanha pressa é ridícula,
Não fratures minha perna,
Não me quebres a clavícula.

.....
As rodas de sete léguas,
Tiram qualquer diferença
Presado automóvel, pensa,
Só quero, peço tréguas."

Não me mates!

Ouviu-se a voz do Homem, sob as rodas, sob as ferragens riscada em sangue pelo *diferencial*. Ouviu-se — e compreende-se que ela está coberta de razão. Ficou embaixo do conversível dirigido pelo *play-boy*...

O automóvel é personagem, que vive, anseia e chora. É filão, sem dúvida grande, mas pouco explorado. Daí o motivo pelo qual produz uma certa surpresa, sobretudo quando insinua, desvergonhadamente, que foi ele próprio quem segredou a Washington Luiz que proclamasse que "governar é abrir estradas".

Quem disse isso ao presidente?
O Ford
O Chevrolet?

Os versos voltam, insistindo nas imagens.

"As gotas pulam em ginástica,
elástica,
dançando no carburador.
Começa, então, o festim dos átomos
incendiados,
na explosão de um faísca dourada..."⁶

A CIDADE DO AMANHÃ

Le Corbusier — ao imaginar a cidade como deveria ser — acentuava os valores cósmicos. O homem — lembrava — é um organismo biológico num planeta ensolarado. Tem necessidades elementares. Ar, luz, sol, folhagem, espaço, silêncio, liberdade, intimidade, isolamento e beleza.

Tais fatores são básicos. Os tempos modificam-lhes as formas de existência e expressão. Mas não conseguem aniquiliar o que neles há de essencial para o ser humano. De uma maneira ou outra ligadas ao assunto desta página, as citações e idéias que se seguem enfocam essa íntima realidade no âmbito da cidade contemporânea.

"A cidade moderna não tem subúrbio. A técnica nos permite ganhar na altura o que se perde na extensão. A cidade torna-se compacta, clara. A questão dos transportes desaparece. Com edifícios de 50 metros de altura (essas palavras foram escritas em 1936) poderemos atingir a 1.000 habitantes por hectare, uma superdensidade. Os imóveis cobrirão apenas de 10 a 12 por cento do solo. O resto serão parques, o esporte ao pé da casa, o campo a cinquenta metros da casa. O Câncer da cidade é o automóvel, que ficará para os fins de semana, para o mais longo prazer (*Le Corbusier*).

O que deve ser feito, diz Jane Jacobs em seu importante livro "A Morte e a Vida das Grandes Cidades Americanas", é inverter o processo. Sempre que as exigências do tráfego entrarem em conflito com as exigências da vida da cidade, temos que nos erguer resolutamente con-

⁽⁶⁾ O Estado de S. Paulo de 03.12.1960.

tra o tráfego. Se agirmos assim, faremos retornar o transporte coletivo, diminuirá o número de carros na cidade e nela a vida reaverá seu encanto magnético.

Assim como as edificações foram aumentando o número de andares, também o sistema viário, para corresponder ao crescimento vertical, deverá adotar a mesma fórmula (Colin Buchaman).

“Entramos nos tempos novos munidos de armas que os outros tempos não conheceram: a documentação organizada, que nos permite mergulhar na aventura do urbanismo moderno sabendo das tentativas, conhecendo os resultados e as razões dos fracassos das aventuras anteriores”. (Marcelo Roberto)

“Nenhum outro sistema de tráfego sobre rodas, aproxima-se do automóvel,

como fator destrutivo. Isto porque o automóvel não só ocupa a vida pública, como também dissolve o tecido conjuntivo da cidade. Seu apetite por espaço é insaciável; em movimento, ou estacionado, ele devora a área humana”. James Fitch.

“A cidade é mais do que um fenômeno contemporâneo e passageiro. É o produto de diversas culturas em diferentes períodos. A questão de sua vida ou morte não pode ser resolvida simplesmente na base das condições ou experiências atuais. A cidade não pode ser condenada à extinção por ter sido mal utilizada desde a industrialização, ou porque a sua estrutura tornou-se impotente com o aparecimento de uma invenção mecânica como o automóvel”. (Marcelo Roberto)